DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 lutego | Nr. 2. | Rok 1930.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

14.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 stycznia 1930 r. Nr. P/2/5002/29 o częściowym rozszerzeniu praw do umundurowania pracowników P. K. P.

Na podstawie §§ 36 i 42 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) zarządzam wydawanie wymienionym niżej kategorjom służbowym pracowników następujących części odzieży służbowej, za zwrotem 25% kosztów P. K. P.:

1) z ważnością od 1 października 1929 r.: kierownikom pociągów towarowych i konduktorom rozdawcom w pociągach zbiorowych: butów filcowych;

2) od 1 października 1930 r.:

a) maszynistom parowozowym i motorniczym wagonów motorowych: spodni i kurtek mundurowych z sukna II-go gatunku (konduktorskiego),
b) pomocnikom maszynistów i palaczom parowozowym: spodni i kurtek mundurowych z sukna III-go gatunku.

15.

Nr. P. 2629/2/29 z dnia 9 stycznia 1930 r. w sprawie ubezpieczenia na wypadek choroby pracowników kontraktowych.

Ministerstwo Komunikacji, uzupełniając swój okólnik z dnia 31 lipca 1929 r. Nr. I. 17281/2/29 w sprawie ubezpieczeń pracowników czasowych i próbnych na wypadek choroby (Dz. Urzędowy M. K. Nr. 14, poz. 138), zarządza, że również wszyscy pracownicy kontraktowi, bez względu na to, czy są zatrudnieni przy pracy stałej, czy nie (rozporządzenie M. K. z dn. 8/XI. 1928 r. Nr. I. 21269/2/28) powinni być najpóźniej od dnia 1 stycznia 1930 r. ubezpieczani na wypadek choroby w terytorjalnych ogólnych Kasach Chorych.

Rozporządzenie niniejsze nie dotyczy kontraktowych lekarzy kolejowych, którym pozostawia się nadal kolejową opiekę lekarską przysługującą im na podstawie umów.

16.

Nr. P. 2276/1-G/29 z dnia 15/I. 1930 r. w sprawie rejestracji osób skazanych sądownie.

Zarówno rozporządzenie Rady Ministrów z 8/VII. 1929 r. o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (Dz. U. M. K. Nr. 13/29, poz. 134) w §§ 3 i 4, jak też zatwierdzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z 23/IX. 1929 r. Nr. I. 19646/29 przepisy o stosunku służbowym pracowników próbnych P. K. P. (Dz. U. M. K. Nr. 16/29, poz. 152) w §§ 5 i 6 przewidują jako jeden z warunków przyjęcia na służbę nieposzlakowaną przeszłość kandydatów, wobec czego przed uskutecznieniem przyjęcia na służbę zachodzi w każdym przypadku konieczność zasięgnięcia wywiadu przedewszystkiem o tem, czy kandydat (petent) nie był karany sądownie.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że:

a) w okręgach apelacyjnych Warszawskim, Lubelskim i Wileńskim rejestracja skazanych prowadzona jest względem osób urodzonych na obszarach tych okręgów w urzędzie rejestracji skazanych przy Ministerstwie Sprawiedliwości (Warszawa, ul. Długa Nr. 50),
b) w okręgach apelacyjnych Krakowskim i Lwowskim oraz w okręgu Sądu Okręgowego Cieszyńskiego rejestracja skazanych prowadzona jest przy prokuraturach przy Sądach Okręgowych według miejsca przynależności skazanych,
c) w okręgach apelacyjnych Poznańskim, Toruńskim, oraz w okręgu Sądu Okręgowego Katowickiego rejestracja skazanych prowadzona jest przy prokuraturach przy Sądach Okręgowych według miejsca urodzenia skazanych,
d) dane o karach wymierzonych przez wojskowe sądy scentralizowane są na terenie całego Państwa w urzędzie rejestracji skazanych przy Ministerstwie Sprawiedliwości.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom w sprawie dokonywania wywiadów o ewentualnem ukaraniu przez sąd petentów zwracać się bezpośrednio do wskazanych wyżej urzędów, pod a, b, c, d.

Przy wykonaniu rozporządzenia M. K. z dnia 25/IX. 1929 r. Nr. I. 18410/2/29 (Dz. U. M. K. Nr. 16/29 poz. 153) o pierwszem zaliczeniu pracowników do kategorji etatowych, kandydatów na etatowych, nieetatowych i próbnych, należy od służących już pracowników, o których nie dokonano dotąd wywiadów o ich przeszłości, zażądać narazie tylko odpowiedniej deklaracji z własnoręcznym podpisem, że nie byli sądownie karani, przestrzegając ich równocześnie o skutkach fałszywych podań i zatajeń w deklaracji ze względu na postanowienia § 131 pragmatyki i § 55 pragmatyki dla pracowników próbnych. Niezależnie od tego, należy stopniowo najpóźniej jednak do końca czerwca 1930 roku dokonać wywiadów, o których mowa w niniejszym okólniku i odpowiedzi urzędów prowadzących rejestry skazanych włączyć do akt osobistych pracowników.

Wywiadów w przyszłości należy dokonywać tylko przed przyjęciem pracowników na służbę.

W razie nieprzerwanej służby, wywiady te powinny wystarczyć przy zaliczaniu pracowników w poczet kandydatów (pracowników nieetatowych) i przy wszelkich dalszych mianowaniach.

17.

Nr. I. 1913/2/29 z dnia 20 stycznia 1930 r. w sprawie nakładania kary dyscyplinarnej „zwolnienia ze służby".

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych wyjaśnia się, że wymieniona w § 66 p. 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (Dz. U. M. K. Nr. 13, poz. 134), kara dyscyplinarna, opiewająca na „zwolnienie ze służby", nie pozbawia, jak kara lżejsza od kary wymienionej w p. 5 tego paragrafu, ukaranego pracownika, możności nabycia na podstawie przepisów emerytalnych, prawa do zaopatrzenia emerytalnego względnie do odprawy.

Ze względu jednak na brzmienie § 11 p. 6 z d. 2 i § 18 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników P. K. P (Dz. U. M. K. Nr. 13, poz. 135) zarówno Komisje Dyscyplinarne przy D. O. K. P. jak i Wyższa Komisja Dyscyplinarna, winny przy nakładaniu na pracowników etatowych i kandydatów na pracowników etatowych, kary dyscyplinarnej „zwolnienia ze służby", umieszczać każdora-

zowo w uzasadnieniu orzeczenia klauzulę, że nałożona kara nie pozbawia ukaranego możności nabycia na podstawie przepisów emerytalnych, prawa do zaopatrzenia emerytalnego względnie do odprawy.

Przy nakładaniu powyższej kary na pracowników nieetatowych, klauzula taka jest niepotrzebna, gdyż w myśl zasady lex posterior derogat priori — wobec brzmienia § 66 pp. 4 i 5 i § 140 ust. 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lipca 1929 r., postanowienie ustępu 2 art. 11 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 3 września 1926 r. o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników nieetatowych (Dz. U. M. K. Nr. 4 z 1927 r. poz. 26), pozostało w mocy tylko o tyle, o ile chodzi o wydalenie lub rezygnację pracownika ze służby.

18.

Nr. I/1/-13/30 z dnia 21 stycznia 1930 r. w sprawie urządzania zbiórek na terenie kolejowym.

Na podstawie decyzji Pana Ministra z dnia 7 stycznia 1930 r. znosi się całkowicie ustęp 3 rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr. I/17227/2/28 z dnia 11 września 1928 r. w sprawie określonej w nagłówku (Dz. U. M. K. Nr. 22/1928, poz. 272).

Tem samem traci swoją moc ustęp przedostatni okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 marca 1928 r. Nr. I/1842/2/28.

Z uwagi na powyższe Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych zaniechają w przyszłości przedstawiania do decyzji Ministerstwa wniosków o zezwolenie na urządzanie na dworcach kolejowych zbiórek w wyjątkowych wypadkach.

19.

Nr. I/2/2397/29 z dnia 22 stycznia 1930 r. o rozstrzyganiu odwołań od decyzyj organów D. O. K. P.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj wyjaśnia się co następuje: Zgodnie z brzmieniem § 17 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lipca 1929 r., o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) oraz zgodnie z postanowieniem § 20 p. 65 Regulaminu D. O K. P., w brzmieniu ustalonem okólnikiem M. K. Nr. I. 18189/BO/29 (Dz. U. M. K. Nr. 13 z 1929 r. poz. 136), należy odwołania pracowników od wszelkich decyzyj wydanych przez organa D. O. K. P., a więc zarówno przez Dyrektorów Kolei Państwowych jak i przez Naczelników Wydziałów (Kierowników Działów), przedstawiać do rozstrzygnięcia Ministerstwu Komunikacji jako instancji bezpośrednio wyższej.

Natomiast przedstawienia i zażalenia przeciw decyzjom wydanym przez Naczelników Wydziałów, w których pracownicy nie domagają się przedstawienia sprawy wyższej instancji, winni nadal rozstrzygać Dyrektorowie Kolei Państwowych.

20.

Nr. P. 440/2/29 z dnia 23 stycznia 1930 r. w sprawie wynagrodzenia pracowników nieetatowych podczas choroby.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przy obliczaniu zmniejszonego o 25% wynagrodzenia, przysługującego pracownikom nieetatowym w czasie nieobecności na służbie z powodu choroby, w myśl § 48 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (Dz. Ust. R. P. Nr. 57, poz. 447) przyznawać należy również 15% dodatek i 5% zasiłek od zmniejszonego wynagrodzenia t. j. od 75%.

Wypłaconej z tego tytułu nadwyżki wspomnianego dodatku oraz zasiłku (t. j. różnicy między pełnym, a zmniejszonym o 25% wymiarem dodatku i zasiłku) za czas od 1 września 1929 r. do dnia wydania niniejszego rozporządzenia nie należy przypisywać do zwrotu.

21.

Nr. I/2/729/30 z dnia 25 stycznia 1930 r. w sprawie zmiany tekstu repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Ministerstwu Komunikacji przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych.

W repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Departamentom i Wydziałom Ministerstwa Komunikacji przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, stanowiącem załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1929 r. Nr. I/1227/BO/29 (Dz. U. M. K. Nr. 6, z 1929 r. poz. 65), w redakcji zmienionej rozp. Min. Kom. z 25 listopada 1929 r. (Dz. U. M. K. Nr. 26, poz. 198), w ustępie pod tytułem Biuro Personalne w pozycji 1, w rubryce „termin składania" — datę 10, zmienia się na — 15 (każdego miesiąca).

22.

Nr. I/1/913/30 z dnia 25 stycznia 1930 r. w sprawie przestrzegania § 25 ust. 2, „Przepisów Kancelaryjnych dla Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych".

Zauważono, że Dyrekcje nie zawsze stosują się do postanowień ust. 2 § 25 Przepisów Kancelaryjnych dla D. O. K. P. oraz do zarządzenia z dnia 22 marca 1928 r. Nr. I-4733/2/28, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr. 9, poz. 87 z roku 1928 w sprawie umieszczania w nagłówku czystopisu każdego pisma urzędowego **przedmiotu sprawy.**

Poleca się przeto ponownie Dyrekcjom ścisłe przestrzeganie powyższych przepisów.

SPRAWY FINANSOWE.

23.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 stycznia 1930 r. Nr. II/2/8945/29 o wydaniu Instrukcji dla rewizorów pociągów.

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję dla rewizorów pociągów“, która ukaże się w osobnym wydaniu pod Nr. F. 14.

Instrukcja wchodzi w życie z dniem 1 marca 1930 r.

24.

Nr. II/2/615/30 z dnia 21 stycznia 1930 r. w sprawie należności potrącanych na rzecz kolei z przewozów wojskowych.

Zachodzą wypadki, że władze wojskowe, zawierając umowy na dostawy dla wojska i zastrzegając w nich stacje nadania, wydają pomimo to dostawcom wojskowe listy przewozowe bez oznaczenia stacji nadania, którą oznacza dopiero nadawca przy wysyłaniu zamówionego towaru.

Wypadki takie mają miejsce wówczas, gdy ze względu na rodzaj towaru, dokładne oznaczenie stacji nadania jest uciążliwe i może nastręczyć trudności.

O ile po odbiorze przesyłki przez organa wojskowe okaże się, że nadawca wysłał towar z dalszej odległości niż to zastrzeżono w umowie lub zamówieniu, tracą przesyłki charakter określony w p. 15 rozdz. X. P. S. 245 — 10, wobec czego powstaje obowiązek opłacenia ich na rzecz kolei gotowizną w wysokości 100% taryfy normalnej. Należności te wojskowy odbiorca przesyłki ściąga z dostawcy i przekazuje je bezpośrednio kasie towarowej stacji odbiorczej lub przez P. K. O. na rachunek Dyrekcji Kolei Państwowych, w której okręgu leży stacja odbiorcza ze wskazaniem, z tytułu jakiego przewozu uskutecznia się daną wpłatę, zawiadamiając równocześnie o dokonaniu wpłaty wymienioną Dyrekcję. Zarachowanie należności uskutecznia się w ten sam sposób, jaki przewidziano dla wypadków, wskazanych w rozdz. X. p. 18. P. S. 245 — 10.

A zatem, jeżeli wpłata nastąpi w tym samym okresie budżetowym co nadanie przesyłki do przewozu, należy znieść pierwotne obliczenie dokonane na podstawie przepisów o przewozach wojskowych odnosząc sumę spisaną z dochodu na dobro dz. 2, rozdz. 9, § 16 i tem samem wznawiając o tę sumę kredyty, przewidziane dla przewozów wojskowych, otrzymaną zaś kwotę w gotowiźnie zarachować jako dochód ze zwykłych przewozów handlowych.

O ile natomiast wpłata nastąpi po zamknięciu okresu budużetowego, w czasie którego przesyłka była nadana do przewozu, wpływ należy zarachować na rozdz. II. § 13, poz. 1, jako zwrot wydatków z dawniejszych okresów. W tym wypadku wpłata nie wpłynie oczywiście na wysokość kredytów, pokrywających koszta przewozów wojskowych.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

25.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 stycznia 1930 r. Nr. III. 582/30. o obliczaniu kilometrycznych odległości taryfowych.

§ 1. Dla ustalenia odległości taryfowych, służących do obliczania opłat za przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, zwierząt żywych i towarów, przyjmuje się w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa zasady następujące:

A. 1) Odległości taryfowe określa się oddzielnie:

a) pomiędzy stacjami niewęzłowemi, leżącemi między dwiema sąsiedniemi stacjami węzłowemi;
b) od każdej stacji niewęzłowej do najbliższych stacyj węzłowych i odwrotnie;
c) od każdego punktu granicznego do niewęzłowej, względnie do najbliższej stacji węzłowej;
d) pomiędzy najdalszemi stacjami węzłowemi.

2) Odlegołści te oblicza się od osi do osi stacji, względnie od lub do punktu granicznego, przyczem ułamki kilometrów zaokrągla się wzwyż w każdej relacji do całego kilometra.

3) Odległości taryfowe pomiędzy stacjami niewęzłowemi, względnie puktami granicznemi, oddzielonemi od siebie dwiema lub więcej stacjami węzłowemi, określa się przez sumowanie odległości, obliczonych i zaokrąglonych stosownie do punktu b), c) i d) ustępu 1-go.

B. Za wzniesienie, względnie spadki linji kolejowej równe 15 tysięcznym i więcej dolicza się do faktycznej odległości międzystacyjnej 50% długości linji, posiadającej wzniesienie względnie spadek.

C. W poszczególnych wypadkach, kiedy tego wymagać będą względy natury gospodarczej lub specjalnie zwiększone koszty eksploatacji poszczególnych odcinków kolejowych, węzłów, tuneli, mostów lub trajektów, — zmniejsza się lub zwiększa odległości taryfowe pomiędzy pewnemi stacjami w stosunku do odległości, obliczonych w sposób wskazany w niniejszem rozporządzeniu.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

26.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 stycznia Nr. IV/1/17172/29 w sprawie wydania przepisów o postępowaniu z podróżnymi pociągów zatrzymanych w drodze przez zawieje śnieżne.

Zatwierdzam załączone do niniejszego rozporządzenia „Przepisy o postępowaniu z podróżnymi pociągów zatrzymanych w drodze przez zawieje

śnieżne" i polecam wprowadzić je w życie z dniem ogłoszenia w dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

PRZEPISY

o postępowaniu z podróżnymi pociągów zatrzymanych w drodze przez zawieje śnieżne.

1) Podczas trwania zawiei śnieżnych i zamknięcia z tego powodu szlaków dla ruchu pociągów lub w razie usprawiedliwionej obawy, że pociągi mogą utknąć na szlaku w śniegu, należy zasadniczo pociągi z podróżnymi (pasażerskie, mieszane i wojskowe), zatrzymywać na stacjach, na których znajdują się bufety z jedzeniem gorącem i na których wogóle podróżni mogą być narażeni na najmniejsze niewygody.

2) W razie zatrzymania pociągów z podróżnymi na szlaku w zaspie śnieżnej, niezależnie od przedsięwzięcia wszystkich możliwych środków ku oswobodzeniu takiego pociągu z zaspy i ku najprędszemu jego uruchomieniu, należy starać się o zabezpieczenie znajdujących się w nim podróżnych od zimna, w razie zaś dłuższego postoju na szlaku (ponad 6 godzin) o możliwe zorganizowanie dostarczania podróżnym niezbędnego pożywienia.

Postanowienie to stosuje się w równej mierze i w razie przymusowego zatrzymania podróżnych na stacji, na której niema bufetu, a zaopatrzenie podróżnych w pożywienie własnemi ich środkami jest utrudnione.

W wypadkach tych kierownik zatrzymanego pociągu jak również zawiadowca najbliższej stacji lub stacji zatrzymania pociągu powinni:

a) przekonać się, czy zatrzymany pociąg, ze względu na konieczność ogrzewania i oświetlania składu, posiada dostateczną ilość paliwa oraz materjałów świetlnych i w razie, gdyby ilość ta była niewystarczająca, natychmiast zażądać i dostarczyć do pociągu niezbędną ilość paliwa i materjałów świetlnych w sposób, jaki może być zastosowany w danych okolicznościach;

b) porozumieć się z najbliższym bufetem kolejowym lub postronnym zakładem spożywczym co do dostarczania na własne ryzyko właściciela bufetu pożywienia dla podróżnych.

3) W wypadkach przewidywanego dłuższego, ponad 6 godzin, zatrzymania pociągu z podróżnymi w zaspach śnieżnych na szlaku, kolej powinna wszelkiemi rozporządzalnemi środkami starać się o umożliwienie podróżnym zatrzymanego pociągu dojazdu do miejsca, z którego dalsza podróż koleją jest możliwa.

4) W wypadkach, gdy skutkiem zarzymania pociągu w zaspach śnieżnych podróżni utracą bezpośrednie połączenie z innemi pociągami, lub też jeżeli pociąg zostanie całkowicie odwołany, przysługuje podróżnym prawo do zwrotu różnicy między uiszczoną ceną przejazdu i przewozu bagażu a sumą należną za przestrzeń przebytą.

Jeżeli zaś w wypadkach tych podróżni zechcą dojechać do pierwotnego celu podróży, kolej obowiązana jest przewieźć ich wraz z bagażem do oznaczonej na bilecie stacji, pierwszym odpowiednim pociągiem, chociażby drogą okrężną lub pociągiem innego rodzaju np. pośpiesznym, bez pobierania jakichkolwiek dodatkowych opłat za taką podróż.

5) Podróżni, którzy z powodu zasp śnieżnych będą zatrzymani w pociągach na stacjach, mogą korzystać z poczekalni dworców stacyjnych w miejscach przymusowego ich zatrzymania również i w godzinach, gdy poczekalnie te są zgodnie z przepisami zamknięte dla publiczności; przez ten czas poczekalnie powinny być należycie ogrzewane, a w porze ciemnej oświetlane.

27.

Nr. IV/1/91/30 z dnia 15 stycznia 1930 r. w sprawie książek zażaleń na stacjach kolejowych.

W uzupełnieniu rozporządzenia Nr. IV/10471/11/29 z dnia 9/VII. 1929 (Dz. Urz. M. K. Nr. 9/1929, poz. 108) w sprawie Książek zażaleń na stacjach kolejowych, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że pracownikom kolejowym, tak na służbie jak i znajdującym się w podróży poza służbą, nie przysługuje prawo wpisywania zażaleń do stacyjnych książek zażaleń.

W razie zaś zauważenia przez nich niedokładności lub usterek służbowych mogą je zgłaszać jedynie w drodze służbowej.

SPRAWY ZASOBOWE.

28.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 czerwca 1929 r. Nr. VI. 190/23/29 o wydaniu „Instrukcji dla Kontrolerów Zasobów.

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję dla Kontrolerów Zasobów", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Wymieniona Instrukcja wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1930 r.

29.

Nr. VI/4/1127/30 z dnia 23 stycznia 1930 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy szczeliwa łojowano-grafitowanego.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. warunki techniczne dostawy szczeliwa łojowo-grafitowanego.

Warunki techniczne dostawy szczeliwa łojowano-grafitowanego dla P. K. P.

Cechy zewnętrzne.

Szczeliwo powinno być plecione z czystych, czesanych konopi nie zawierających w sobie żadnych obcych domieszek i zanieczyszczeń: sadzy, krzemionki, barytu i wogóle składników olei mineralnych i powinno być wolne od ługów i kwasów.

Szczeliwo powinno być nawskroś jednostajnie plecione t. j. w środku nie powinno być odzielnych nie wplecionych włókien w postaci lin konopnych, lub szczeliwa o mniejszych wymiarach; szczeliwo grubsze od 22 mm może w środku posiadać duszę. W przekroju poprzecznym i podłużnym szczeliwo nie powinno zawierać suchych nieprzetłuszczonych włókien.

Szczeliwo powinno być na wskroś przesycone smarem odpowiednio przygotowanym do uszczelnień, przyczem smar nie może zawierać składników żrących metale.

Powierzchnia szczeliwa powinna być pokryta jednolitą warstwą smaru, a na wierzchu grafitem płatkowym (wysokoprocentowym).

Przekrój szczeliwa powinien być kwadratowy i każda rolka owinięta w papier pergaminowy.

Próby laboratoryjne.

Po dokonaniu zewnętrznych oględzin i odrzuceniu rolek uszkodzonych i nieodpowiadających powyższym warunkom, z 5% dostarczonej partji szczeliwa bierze się z romaitych miejsc 2 rolki z których odcina się na próbę kawałki długości nie mniej niż 200 mm.

Wybrane próbki umieszcza się w 2 zalakowanych kopertach, przyczem jedną z nich przechowuje się, drugą zaś wysyła do laboratorjum. Koperty powinny mieć zewnątrz nalepione etykiety i wewnątrz umieszczone kartki z podaniem zawartości, firmy, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonej partji szczeliwa.

Analiza ma za zadanie określić:

1) zawartość składników szczeliwa, która powinna być: tłuszczu 35 — 40%, grafitu, talku i t. p. 35 — 32%, i przędzy konopnej 30 — 28%;
2) barwę tłuszczu, która po oddzieleniu za pomocą ekstrakcji, ostudzeniu i osadzeniu się na ściankach ekstraktora powinna być jasno szara;
3) wytrzymałość na ciśnienie, która powinna być nie mniejsza niż 16 atm. i odporność na temperaturę do 250°C; przy powyższej temperaturze smar nie powinien ulatniać się.

Badanie powtórne:

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania 1-ej próby, na podstawie której szczeliwo zostało odrzucone, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę wziętej podwójnej już ilości szczeliwa, z których z 3-ch rolek odcina się na próbę po kawałku wyżej wskazanej długości. Próbne kawałki szczeliwa wkłada się do 3-ch kopert, zaopatrzonych w wyżej podany sposób w etykiety i kartki, z których jedną przechowuje się, pozostałe zaś rozsyła się do 2 laboratorjów. Przyjęcie dostarczonej partji szczeliwa zależnem jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2-ch laboratorjach, w przeciwnym wypadku, w razie ujemnego wyniku chociażby jednej analizy, cała partja szczeliwa zostaje odrzucona, dostawca zaś nie ma prawa do jakiegokolwiek odszkodowania.

Cecha P. K. P. Ser. Z. Nr. 207.

30.

Nr. VI/4/326/30 z dnia 21 stycznia 1930 r. w sprawie stosowanie na P. K. P. warunków technicznych dostawy pochodni.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. podane niżej warunki techniczne dostawy pochodni.

WARUNKI TECHNICZNE

dostawy pochodni dla P. K. P.

Cechy zewnętrzne.

Knot pochodni powinien być wykonany z lnu lub konopi. Ilość skrętów w knocie powinna wynosić 130 — 160, grubość zaś każdego skrętu 2,5 — 3,5 mm. Włókno powinno być czyste, wolne od paździerzy i nasycone kalafonją najlepszego gatunku, o wysokim punkcie topliwości. Wykonanie knotów z pakuł lub odpadków przetłuszczonych jest niedopuszczalne.

Pochodnia wewnątrz powinna mieć dla usztywnienia jej cienką tekturową rurkę o średnicy 15 mm, która powinna spalać się równocześnie z pochodnią. Pochodnia powinna być przewiązana luźno szpagatem po zewnętrznej powierzchni w odstępach co 7 cm wzdłuż pochodni.

Początek pochodni powinien być luźny i trochę rozstrzępiony dla łatwiejszego jej zapalania. Pochodnia powinna mieć przekrój okrągły niemniej niż 2000 mm² i długość jej powinna wynosić niemniej niż 1 m. Waga jednej pochodni powinna wynosić nie mniej niż 1,25 kg. Powierzchnia pochodni powinna być pokryta trwałą jednolitą powłoką z gipsu, kredy górskiej i kleju celem zabezpieczenia od odpryskiwania i zlewania się kalafonji.

Badanie próbne.

Po dokonaniu zewnętrznych oględzin i odrzuceniu pochodni uszkodzonych i nieodpowiadających powyższym warunkom wybiera się z każdej partji po 10 pochodni. Z tak wybranych pochodni bierze się jedną, która powinna odpowiadać następującym warunkom:

1. dawać płomień duży, jasny, nie ściekać i spalać się równomiernie i całkowicie,

2. palić się podczas deszczu lub wiatru conajmniej w ciągu 2 godzin, spalając się przytem całkowicie.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki próbnego badania, na podstawie którego pochodnie zostały zabrakowane, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórne badanie, z podwójnej ilości pochodni, przyczem w razie ujemnych wyników badań chociażby jednej z próbnych pochodni, całą partję odrzuca się, dostawca zaś nie ma prawa do jakiegokolwiek bądź odszkodowania.

Cecha P. K. P. Ser. Z. Nr. 227.

SPRAWY SANITARNE.

31.

Nr. S. 631/29 z dn. 20 stycznia 1930 r. w sprawie potrącania przypadających na pracownika części kosztów leczenia szpitalnego.

Na zapytanie jednej z D. O. K. P. wyjaśnia się, że przymusowe potrącanie z uposażenia (wynagrodzenia) pracownika, przypadających na niego części kosztów leczenia szpitalnego jest ze względu na postanowienia § 45 rozporządzenia Rady Ministrów o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. niedopuszczalne.

Na prośbę pracownika można potrącać należności szpitalne z uposażenia (wynagrodzenia) pracownika bądź w całości, bądź wyjątkowo na raty. Wzmiankowane w § 20 rozp. M. K. z dn. 17.XI. 1929 r. Nr. S. 468/29 (Dz. U. M. K. Nr. 25, poz. 196) uiszczanie przez P. K. P. za pracownika przypadającej na niego części kosztów szpitalnych z potrącaniem jej następnie w ratach jest dopuszczalne tylko w wypadkach, gdy w razie nieprzyznania tego dobrodziejstwa możność leczenia szpitalnego byłaby dla pracownika wyłączoną.

Prośbę o potrącanie, względnie o zastępcze uiszczenie i potrącanie należności szpitalnej powinien pracownik wnieść tak wcześnie, by mogła ona być załatwioną przed przedstawieniem do D. O. K. P. rachunku szpitalnego; do prośby o zastępcze uiszczenie kosztów szpitalnych pracownik musi dołączyć pisemne zabowiązanie się do zwrotu przez potrącenie z jego uposażenia (wynagrodzenia) przypadającej na niego części kosztów leczenia.

32.

Nr. S. 60/30 z dnia 17 stycznia 1930 r. w sprawie uruchomienia Pracowni Psychotechnicznej w D. O. K. P. w Warszawie.

W D. O. K. P. w Warszawie uruchomioną została Pracownia Psychotechniczna w myśl § 3 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 grudnia 1929 r. Nr. S. 661/29 o zakresie badań psychotechnicznych na P. K. P. (Dz. U. M. K. Nr. 28, poz. 229).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 49524. 31.I.30. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—.

Pojedyńczy numer — groszy 50.